

ERDŐSI FERENC*

A MEGKÉSETT NAGYSZABÁSÚ VASÚTHÁLÓZAT-BŐVÍTÉS POLITIKAI OKAI KELET-KÖZÉP-EURÓPA KÉT ÁLLAMÁBAN

POLITICAL REASONS OF THE OVERDUE MONUMENTAL EXPANSION OF THE TRAIN SYSTEM IN TWO CENTRAL-EUROPEAN COUNTRIES

ABSTRACT

By the start of World War I the railway networks of developed and moderately developed European countries had mostly been completed. In contrast, a common feature of the recently reborn Poland (founded on the territories previously belonging to Germany, Russia and the Austro-Hungarian Empire) and the Kingdom of SHS/Yugoslavia (which was synthesized from half-dozen entities, primarily inhabited by southern Slavs) was that their railway networks were significantly growing during the interwar period and also in the decades following 1945. They were also outstanding in drastically reducing their networks in the 1960s and 1970s. This article explores the causes of two states' characteristic railway policies and their impact factors. The author draws attention to the fact that hard and soft dictatorships had radically different views on the necessity of eliminating unprofitable railway branch lines.

Bevezetés

Európa fejlett és közepesen fejlett országainak közlekedésében a vasútkorszak az első világháborúig tartott – abban az értelemben, hogy a vasúthálózat túlnyomó része 1914-ig elkészült, és később csak néhány kisebb jelentőségű vonallal egészült ki a közúti gépjármű-közlekedés versenye következtében. Ezzel szemben az újjászülető Lengyelország és a féltucatnyi (meghatározóan délszláv népek által lakott) entitásból szintetizálódott SHS Királyság/Jugoszlávia közös jellemzője, hogy vasúthálózatuk a környező országokhoz (pl. Csonka-Magyarországhoz, vagy a mesterséges államkreációhoz, Csehszlovákiához) képest mind a két világháború között, mind az 1945 utáni évtizedekben szembeötlően tovább növekedett, hogy azután az 1960/70-es évektől a hálózat drasztikus zsugorításában is ki-tűnjenek. E cikk e két állam sajátos vasútpolitikáját meghatározó okokat és azok ható-nyezőit tárja fel.

1. A Kárpát-medence periferiáin és szomszédságában a vasútkorszak után létrejött államalakulatok közös és eltérő vonásai a vasúthálózat megkésett fejlesztésének kényszere tekintetében

Kelet-Közép-Európában az első nagy világégés után a Párizs környéki nagyhatalmi döntések következtében több korábbi (szinte minden tekintetben különböző) entitásból

- teljesen új néven (a két meghatározó etnikum nevének kombinációjával) alakult meg *Csehszlovákia*, továbbá a több korábbi állam részét alkotó és kvázi független ország

* Prof. Dr. Erdősi Ferenc kutató professor emeritus – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.

által reprezentált fél tucat entitásból összeállt (a meghatározó népcsoport nevét felvevő) államalakulat, az SHS Királyság (1929-től *Jugoszlávia*).

- Továbbra is a népesség túlnyomó részét alkotó egyetlen etnikumra utalva az 1918 utáni igen jelentős terület- és népességgyarapodás után is az eredeti megnevezéssel reprezentálta a folyamatosságát és nemzeti állami mivoltát a *Román Királyság*.
- Egy harmadik változatot képviselt az évszázadok óta (többször bekövetkezett felosztás, önállóságvesztés következtében) formálisan nem létező, ám az 1920-ra az eredetihez képest nem teljesen ugyanazon a területen a meghatározó etnikum nevét viselő, de köztársasági államformában újjászülető, három entitásból ötvöződő *Lengyelország*.

A *Román Királyságban* a bővítményterületek közül a magashegység Kárpátok által elválasztott Erdély integrálását elősegítő vasúti összeköttetések száma a második világháborúig az 1918 előttihez képest alig lett több, inkább csak a teljesítményüket növelő műszaki rekonstrukcióra és villamosításra korlátozódtak a munkálatok (azok többsége is az 1950-es évektől). Vasút helyett inkább a közúti hálózati kapcsolat javítására helyezte a hangsúlyt a román közlekedéspolitikája. (Hasonló helyzet jellemezte az 1918–1940 között Romániához tartozó Besszarábiával kialakult közlekedéshálózati kapcsolatot.)¹ Kisebb új szakaszokkal történt kiegészítésekkel és a meglévők átépítésével létrejött viszont a Partiumban Nagyvárad és Temesvár között egy olyan fővonallánc, amely a trianoni Magyarországot körülvevő Kis-Antant országok által koncipiált Prága–Ungvár–Temesvár–Belgrád irányú vasúti félgyűrű részét alkotta.²

Csehszlovákiában szintén nem volt szükség nagyméretű hálózatkiegészítésre, mert a Monarchián belül a Cseh tartomány és a Felvidék, illetve Kárpátalja között létezett korábban is vasúti összeköttetés, ezért csak a meglévőket kellett fejleszteni (a Prága–Poprád–Kassa–Ungvár közvetlen gyorsvonat közlekedését lehetővé téve).³

Gyökeresen más volt a helyzet *Lengyelországban és Jugoszláviában*. Közös jellemzőjük, hogy *nagyon különböző fejlettségű vasúthálózattal rendelkező entitások között kellett kapcsolatot teremteni* az országon belüli igazgatás működtetése, a társadalmi-gazdasági kohézió megteremtése érdekében.

- Lengyelországban először a Piłsudski kormányozta állam megalakulása, majd az államterület 1945. évi nyugati irányú diszlokációjával együttjáróan a keleti és nyugati határok totális megváltoztatása következtében volt szükség az új helyzetekhez való alkalmazkodásra.
- Jugoszlávia 1918. évi határa viszont 1945-ben csak kismértékben (az isztriai bővítéssel) változott, azonban a belső integrációs folyamat ennek ellenére még a második világháború után sem fejeződött be tökéletesen.
- A kevésbé a két világháború között, mint inkább az 1945 utáni évtizedekben általában rövid pályákkal történt hálózatkiegészítésekre a helyi/regionális gazdasági igények (új bányák, ipartelepek, néha mezőgazdasági nagyüzemek és kikötők, katonai bázisok) kapcsán került sor mindkét országban a tervgazdaság idején.
- Erős paradoxonnak tűnik, hogy éppen abban a két országban, ahol a legnagyobb mértékű volt a hálózatbővülés az 1918 utáni mintegy fél évszázadban, ott mentek végbe a legdrasztikusabb hálózatrítkítások is – az 1960-as évektől a legutóbbi időkig.

2. Az újjászületett Lengyelország kihívásaihoz alkalmazkodó vasúthálózat

2.1. Az öröklött heterogén részhalózatokból adódó problémák

A lengyel földet geográfiai („köztes európai”) helyzete, közlekedés-földrajzi elhelyezkedése mind Nyugat- és Kelet-Európa, mind Észak- és Közép-/Dél-Európa közötti közvetítő helyzetre „ítélte”. E szerepét azonban a vasútkorszakban sajátos körülmények között a harmadszori felosztásának folyamányaként három birodalomhoz tartozás mellett kellett hogy megélje. A három birodalom közötti többszöri felosztottság után az önálló lengyel állam létrejöttére az első világháború után került sor. Az élesen különböző fejlettségű és katonastratégiai koncepciókat realizáló birodalmak egyedi vonásai szembeötlően megmutatkoztak a hozzájuk tartozó lengyel tartományok vasúthálózatainak szerkezetében, de még a sűrűségében is (1. ábra).

1. ábra. Lengyelország három történeti entitásának vasúthálózata



Jelmagyarázat: 1 – a jelenlegi országhatár, 2 – az 1919–1945 közötti országhatár, 3 – az Oroszországhoz tartozó Varsói Nagyhercegség határa az első világháborúig, 4 – normál és széles nyomtávú vasutak, 5 – keskeny nyomtávú vasutak

Forrás: Lijewski 1977

Oroszország az általa birtokolt Varsói Nagyhercegségben sokáig csupán néhány fővonalat épített, főként stratégiai megfontolásból Szentpétervár és Moszkva felől a tartomány-székhely Varsó, valamint a potenciális ellenségnek számító Ausztria és Németország hatá-

rai felé.⁴ A hadtápvonalak, a felvonulási folyosók kiépítése volt a cél. Németországban a keleti határai felé tartó fővonalak tervezése ugyan szintén nem nélkülözött bizonyos vezérkari megfontolásokat, azonban az orosznál jóval polgárosultabb társadalomban túlnyomóan gazdasági szempontok érvényesültek a hálózat sűrűre „szövésekor”. Az Ausztriához tartozó térségekben viszont a két szempont közel azonos súlyúnak bizonyult és a galíciai, valamint bukovinai fővonalak Bécsre orientálódtak. Az orosz, német és osztrák vasúthálózat között csak nagyon kevés kapcsolat létezett – részben a nyomtávkülönbségek, részben a politikai bizalmatlanság miatt.

2. ábra. Lengyelország normál és széles nyomtávú vasúthálózatának gyarapodása 1919 óta



Jelmagyarázat: 1 – az 1919 és 1944 között épült új normál nyomtávú vasutak,
2 – az 1945-től épült a) – normál nyomtávú, b) széles nyomtávú vasutak

Forrás: Lijewski (1977) adataiból szerkesztette a szerző

Kelet-Közép-Európa országai közül az 1920-as évektől az újjászülető Lengyelország volt kénytelen szembesülni a legösszetettebb vasúthálózat-fejlesztési feladattal. Az egymástól műszaki rendszerében, sűrűségében, irányultságában és rendeltetésében egyaránt különböző három részhálózatot (1. ábra) a műszaki/üzemeltetési egységesség (interoperabilitás) és az országon belüli interregionális kapcsolatok megteremtése érdekében a lehető legsürgősebben egységes hálózattá kellett alakítani.⁵

Lengyelország számára a nyugati orientációnak volt abszolút elsőbbsége, ennek megfelelően a normál nyomtávúnak megfelelő paraméterekkel történt a vasúthálózat egységesítése. Ezzel Lengyelország révén az európai normál nyomtávú hálózat a széles nyomtáv rovására kelet felé több száz km távolságra kitolódott.

Az eltérő műszaki rendszerű háromféle hálózat közötti interoperabilitás biztosításánál nagyobb feladatot jelentett

- az új államterületen belüli területi kapcsolatok biztosítása érdekében az eltérő fejlettségű országrészek részhálózatainak alapvetően *főváros (Varsó) központú*, egymással a lehető legtöbb ponton csatlakozó *összefüggő hálózattá való integrálása*,
- az ország újonnan felmerült nagy intenzitású szállítási igényeinek több viszonylatban *gazdasági és honvédelmi szempontból nélkülözhetetlen új vasútvonalak* építésével, illetve fővonalasított pályalánccok létesítésével való kielégítése és
- a *határtérsegekben* a hálózatnak az új határhoz való igazítása *kiegészítő* pályaszakaszok építésével.⁶

Az induló helyzet súlyosságára és a feladatok nagyságára jellemző volt, hogy kezdetben hiányzott a vasúti összeköttetés a legnagyobb déli iparvidék, Szilézia és „Nagy-Lengyelország” (Poznań térsége) között. Sziléziából csak kerülővel, Skierniewicén keresztül lehetett eljutni a tengeri kikötőkhöz. A rövid lengyel tengerpart kizárólag továbbra is (a szabad városnak nyilvánított, de jobbára német lakosságú és Németországhoz tartozó) Danzigon keresztül állt vasúti összeköttetésben az ország többi részével, Varsóból pedig szintén csak kerülővel lehetett az ország legnagyobb vidéki alcentrumait, Krakkót és Poznańt megközelíteni.

2.2. A két világháború közötti kulcsfontosságú vasútépítések

A két világháború között Lengyelország összesen 1600 km hosszú új vasút építésével igyekezett az új helyzet teremtette kihívásoknak megfelelni. Ebből az új államhatárok és a vasúthálózat közötti diszharmóniából adódó közlekedési nehézségek (nagy kerülők, a szomszédos állam területén történő átjárás/visszatérés) megszüntetése, illetve mérséklése érdekében épített új pályák hossza közel 700 km-t tett ki. Mindenekelőtt a korábban egymástól csak néhány helyen átjárható birodalmi határokkal elválasztott három országrész közötti közvetlen és jóval nagyobb számú összeköttetést kellett megteremteni.⁷

Méretét tekintve a *legnagyobb szabású* és egyben a lengyel gazdaság számára a legfontosabb feladat a déli határ közeli Sziléziából az exportban igen jelentős tételt képező feketeszen eljuttatása volt a Keleti-tenger hazai kikötőibe.⁸ (Korábban a sziléziai szén túlnyomó része a közelebbi németországi és ausztriai piacokon, iparvidékeken került felhasználásra.) Versailles-ban Lengyelország a méreteihez képest méltatlanul rövid tengerpartot („tengeri kijáratot”) kapott, ahol nem létezett kereskedelmi kikötő. Ezért átmenetileg a lengyel tengeri külkereskedelem kénytelen volt a német kikötőket igénybe venni. A kiszolgáltatottság felszámolása érdekében (egy lengyel–francia közös vállalkozás keretében) néhány év alatt 1928 és 1933 között megépült az új gdyniai kereskedelmi kikötő és Felső-Szilézia között a 479 km hosszú „Szénvasút” (2. ábra). E távolsági bányavasút tervezésekor azonban nem voltak tekintettel a helyi közlekedési igényekre, így a „kényszerállomások” meglehetősen távol estek a környező, a bekapcsolódásra váró településektől. Ezért (tranzitvonalként) a nagyszabású beruházás település-, illetve területfejlesztő hatása messze elmaradt attól, amire képes lehetett volna, ha nyomvonalazásakor a közbeeső települések felfűzésére is törekedtek volna a tervezői. Viszont a gdyniai vasút lehetőséget adott arra, hogy a keskeny Hel-félsziget keleti végén levő új lengyel flottatámaszpont összeköttetést kapjon az országos hálózattal.⁹

Az új lengyel állam interregionális és egyben nemzetközi összeköttetéseiben a *másik legsúlyosabb hiányosság* a Németországtól átcsatolt nyugati területek központja, Poznań és a főváros között mutatkozott, mivel csak a Torunon át vezető nagy kerülő állt rendelkezésre. Ezért rövid időn belül több létező és új szakaszból létrehozták a Varsót Berlinnel Poznańon át összekötő egységes nemzetközi vasútvonalat.¹⁰ A fővároscentrikus hálózatfej-

lesztés terén a további nagy volumenű beruházás a Varsót Krakkóval összekötő új vasút-vonal megalkotása volt 1934-ben.

Egy további nagyobb szabású feladatnak a főváros vasúti csomóponttá való előléptetése és elővárosi közlekedésének fejlesztése bizonyult. Az ezzel kapcsolatos építkezés magába foglalta a Visztula jobb, illetve bal partján fekvő varsói pályaudvarok összekapcsolását a Varsó belvárosa alatti alagút megépítésével, a főváros Központi (Centralna) és Keleti (Wschodnia) pályaudvarának megépítésével, valamint új szakaszok létrehozásával. A varsói gócpont kisugárzását vidékre egy új vasúttípus is elősegítette. Ez a HÉV jellegű elővárosi villamosvasút volt, amelynek első, 1927-ben átadott vonala Varsót és Grodzisko Mazowieckiét kötötte össze.¹¹

Kelet-Közép-Európa legnagyobb nehézipari agglomerációja, Szilézia közlekedésileg különlegesen fontos és problematikus határtérségnek bizonyult. E térségben már az első világháború előtt nagyfontosságú nemzetközi fővonalak futottak össze (Berlin–Opole–Zsolna–Budapest, Opole–Krakkó–Lemberg–Bukarest/Odessza), továbbá a Bécs–Oderberg/Bohumín–Katowice–Varsó–Szentpétervár viszonylatúak. Ezeket ugyan 1920/21-től már máshol vágta át az új határ, de továbbra is fontos nemzetközi vonalak maradtak a német–lengyel tranzitegyezménynek köszönhetően. Ugyancsak aláhúzta ennek az ipari régió-nak a kivételes összpontosító szerepét az a tény, hogy az új német–lengyel határ 16 vasúti átmenetéből 11 a sűrű hálózatu Sziléziában működött – miközben Litvánia felé az egyetlen vasúti átmenet létrehozására is csak 1937-ben került sor.¹²

A mai Lengyelországnak a két világháború között még Németországhoz tartozó nyugati és északi területein nem folytak nagyobb méretű pályaberuházások, mert ott eléggé sűrű volt a vasúthálózat mind a fővonalak, mind pedig a szárnyvonalak tekintetében. Politikai érdekből azonban néhány határ menti vonalat ki kellett építeni a német oldalon a Lengyelországnak átadottak helyettesítése céljából. A legjelentősebb munkálatok német területen négy vasúti gócpont kiépítésében összpontosultak.¹³

2.3. A vasúthálózat második világháború utáni ellentmondásos változásának okai és méretei

A háború alatt rendkívül súlyos károkat szenvedett infrastruktúra (e helyen nem ismertett) újjáépítésén kívül az 1945 utáni időszak kihívásai:

- a szovjet hadsereg által végrehajtott pályaszétszedésekre reagálás szükségessége,
- az ország déli vajdaságaiban összpontosuló, ám más területeken is nagyüzemeket létrehozó, túlméretezett extenzív iparosítás szállítási igényeinek való megfelelés,
- de legfőképpen a lengyel államhatárok nyugati irányban történt eltolódása Németország rovására az Odera–Neisse vonalig (ennek következtében az 1939. évi 71 km-nyi tengerpart 480 km-re hosszabbodott), a Szovjetunióhoz történt területátcsatolásokkal pedig jóval kisebbé vált a keleti országrész.

2.3.1. A Vörös Hadsereg által pályabontásokkal előidézett hálózati veszteség

Annak ellenére, hogy Lengyelország elsősorban a náci Németország áldozata lett és hogy 1944-től lengyel csapatok harcoltak a szovjet hadsereg oldalán országuk felszabadításáért, a szovjet politika minden méltányosságot nélkülözve nem bánt kesztyűs kézzel a lengyelekkel. Nem csak a polgári lakossággal szemben nem, de a lengyel állam javait sem tisztelve. Ez utóbbi magatartás egyebek között abban a döbbenetes tényben is megnyilatkozott, hogy a háború után a szovjet hadsereg Lengyelország mai területén összesen 5800 km

hosszú vasúti pályát szedett szét (köztük kétvágányúakat is), hogy azok anyagát a *saját céljaira* felhasználja. E drasztikus cselekedet (3. ábra) súlyos közlekedési nehézségeket idézett elő a polgári vasúti forgalomban. A hálózataмпutáció legérzékenyebben a Mazur-tavak vidékét érintette, ahol 1945 végére az eredeti hálózatnak csak a 44%-a maradt meg – miután 1142 km pályát szétbontottak és felépítményanyagát elvitték.

3. ábra. A Szovjet Hadsereg által a mai Lengyelország területén 1944–1948-ban szétszedett vasútvonalak



Jelmagyarázat: 1 – normál nyomtávú szétszedett, de nem visszaállított vasútvonalak, 2 – normál nyomtávú szétszedett és később visszaállított vonalak, 3 – keskeny nyomtávú szétszedett és később visszaállított vonalak, 4 – keskeny nyomtávú szétszedett, de később nem visszaállított vonalak, 5 – szétszedett villamosított pályák

Forrás: Taylor, 2008

Ugyancsak katasztrofális méreteket öltött a felépítmény leszerelése a Keleti-tenger viszonylag sűrű hálózattal rendelkező partvidékén és a Pomerániai-tóvidéken is. Az északi országrészen a szétszedett pályák közül később csak keveset rekonstruáltak. A nyugati országrészben (a Lubuskie-tóvidéken) 1945-ben az eredeti hálózat pályáinak 27%-a (294 km) hiányzott, melyeket részben később rekonstruáltak. Alsó-Sziléziában a pályaszétszedési folyamat elsősorban a vonalak második vágányait érintette, és majdnem a teljes villamosított hálózatot, melynek később csak egy részét állították helyre.¹⁴

A szovjet hadsereg által végzett vágányszétszedések nagyon kedvezőtlenül befolyásolták a lengyel gazdaság háború utáni talpraállításának amúgy is kinkeserves folyamatát. Az ország újjáépítésének időszakában éppen a vasúti közlekedés volt a gazdaság legkritikusabb helyzetben levő ágazata, már csak azért is, mert a hiányát nem volt képes pótolni a nagyon fejletlen közúti gépjármű-közlekedés. A vészes helyzetből kitörésre tett kormányzati erőfeszítés mértékére utal, hogy 1946-ban az összes beruházás 40%-a a közlekedésben összpontosult, de a következő években is magas arányt (1947-ben 29,1%-ot, 1948-ban 26,4%-ot, 1949-ben 18,9%-ot) képviselt.

2.3.2. Lengyelország 1945. évi területváltozására és az extenzív iparosítás igényeire reagáló hálózatfejlesztések

A potsdami döntés alapján az 1930-as évekbeli Lengyelországból nagyobb terület vált a Szovjetunió részévé, mint amekkorát Németországból csatoltak hozzá. Az ország nyugat felé történt diszlokációjának a vasúthálózatra nézve több releváns következményével kapcsolatban a következő feladatokat kellett megoldani.

- Haladéktalanul ki kellett alakítani az új nyugati és keleti határokon a határállomásokat, vasúti határátmeneteket – a szovjet határon a nyomtávkülönbségek miatt nélkülözhetetlen átrakóhelyeket, illetve forgószármolycsere-helyeket is – a nemzetközi közlekedés biztosításához.
- Az új országhatárok miatt nehezen megközelíthetővé vált területek elérhetőségének megkönnyítése érdekében kiegészítő rövid pályaszakaszokat kellett építeni. Ilyen volt az ország északkeleti szeglete, ahol 1963-ban megszűntek a Suwalkin keresztüli, északi irányból csak erős kerülő árán lehetséges elérhetőség bonyodalmai a Sokalkától Augustowig végzett pályalánc-kialakítással. Gazdasági szempontból a legfontosabb beruházásnak a Turoszówba vezető pálya kiépítése minősült, amely összhangban volt az ottani nagyarányú ipari beruházásokkal.¹⁵
- Az ország korábbi több irányban kitüremkedő alaprajza egyfajta szabálytalan négy-szöghöz vált hasonlóvá, hosszú tengerparttal, amelynek három nagy kikötője, az Odera-torkolati Szczecin, a Visztula-torkolat közeli Gdańsk és Gdynia erős vonzást gyakorolt az ország belsejének gazdasági központjaira és főként a déli, sziléziai, majd a többi bánya- és iparvidékre. Így került sor a délről észak felé vezető új pályalánc megépítésére, a korábbiak rekonstrukciójára, hogy az immár évente 60–80 millió tonnát elérő szénexport szárazföldi szállítása hatékonyabbá váljék.¹⁶
- A háború után K–Ny irányban megnövekedett (tekintélyes részben a Szovjetunió és az NDK között áramló) tranzitforgalom nyilvánvalóvá tette, hogy a Lengyelországban az ehhez rendelkezésre álló vasútvonalak nem elegendők. Ezért 1949-re kiépítették a Tomaszów Mazowiecki és Radom közötti, majd 1954-ben az új Skiernewice–Luków vonalat. (Az utóbbi délről megkerülte a varsói csomópontot is.)
- A Szovjetunióval való árucserét, elsősorban vasérc- és egyéb nyersanyag-behozattal szolgálták a kelet felől a határ átlépésével 3–30 km mélységben lengyel földön megépített, az átrakodást szolgáló széles nyomtávú szakaszok és legfőképpen az Ukrajna felől Hrubieszównál lengyel területre érkező és egészen Szilézia keleti peremterületéig, Olkuszig tartó „Érc/kénvasút”.¹⁷

Az 1945 utáni csaknem fél évszázadban folytatódó, az új ipari létesítmények által igényelt hálózatkiegészítő pályaeépítések kevés kivételtől eltekintve döntően az ország keleti felének déli részén és kisebb részben a Szilézia–Krakkó iparvidéken összpontosultak (2.

ábra). Folytatódott a hálózatsűrűségbeli történelmi egyenlőtlenség mérséklésének már a két világháború között megkezdődő folyamata, amit azonban csak helyenként sikerült összekötni az elmaradott térségek fejlesztésére irányuló, ipartelepítési projektekhez rendelt, továbbá a nemzetközi tranzitforgalmat biztosító pályaeépítésekkel.¹⁸

2.3.3. A lengyelországi vasúthálózat drasztikus zsugorítása

Kevés olyan ország van a világon, ahol a vasúti közlekedés képes folyamatosan jövedelmező lenni (az e helyen nem részletezett okok miatt). Az egykori KGST-tömbön belül az államháztartást terhelő veszteségre az egyes országok eltérő módon reagáltak.

- A kemény diktatúrák országaiban (Szovjetunió, Románia, Bulgária, NDK, Csehszlovákia) a vasutat olyan kiemelt stratégiai tényezőnek tekintették, amelyet súlyos anyagi áldozatok árán is fenn kell tartani. Ezért csupán jelentéktelen pályamegszüntetésekre került sor (pl. kimerült bányákat, megszűnt ipartelepeket kiszolgáló rövidebb szárnyvonalak bezárására).
- Az előbbiekkal szemben a liberálisabb, a jövedelmezőségre érzékenyebb gazdaságpolitikát folytató „puha diktatúrákban” (Magyarország, Lengyelország, Jugoszlávia) jelentős hálózatsökkentést hajtottak végre a nagyon elapadt forgalmú mellékvonalak körében.¹⁹

Hazánkhoz képest (ahol az első nagyszabású vasútmegszüntetési hullám az 1970-es évekre datálódott) Lengyelországban a hálózatrítkítás *fő időszaka* jelentős késéssel a *rendszerváltás után* következett be. (E késés a Jaruzelski-féle átmeneti diktatórikus kormányzással is összefüggésbe hozható.) A hálózatsökkentés korai időszaka már a szocialista tervgazdálkodás idején elkezdődött.²⁰ A vasúthálózat kiterjedése 1980-ban kulminált (27 181 km-rel), majd az 1980-as években 1269 km normál és 791 km (jellemzően cukorrépa, gabona szállítása céljából a 19–20. század fordulójától épült) keskeny nyomtávú pályát számoltak fel.²¹ Annak ellenére, hogy az extenzív szocialista iparosítás súlyos hagyatékaival (az elmaradt valódi struktúraváltás miatt) még a jelenlegi gazdaság is terhelt, hogy a teheráru-forgalom is erősen megcsappant a nyersanyagokat, energiahordozókat tömegesen felhasználó szállítási igényes iparok részleges megszűnésével, a teherforgalmat a legtöbb vonalon továbbra is (esetenként csak alkalmilag) fenntartják – van, ahol a tranzitkötelezettség okán. Ezért a vasúti pályainfrastruktúra-hálózat hossza jóval kisebb mértékben (1990-től 12%-kal) csökkent, miközben a személyszállítás a korunkbeli hálózatnak már csupán a kétötödén folyik. Az utazóközönség a legtömegesebben az 1990-es évek első felében pártolt el a vasúttól (1995-ben feleannyian utaztak vonaton, mint 1990-ben), de később is gyakran évi 8%-os utasvesztéséget regisztrált a PKP.²² A lengyel vasúti helyközi/távolsági személyszállítás rövid időn belüli összeomlásában kétségtelen módon közrejátszott a pálya-infrastruktúra elhanyagolása és a szolgáltatások színvonalának romlása. Azonban az államvasúti szolgáltatási kínálat elégtelenségénél még jobban érzékelhető volt a potenciális utasok részéről tapasztalt, más tényezőkre is visszavezethető kereslethiány. 1990 után az eleinte milliószámra behozott (nagy részt használt), majd a hazai gyárak termékeiből gyorsan gyarapodó személyautó-állomány a fogyasztói társadalom életérzését erősítő, a népesség mintegy kétharmada által folytatott individuális közlekedés eszközeként még a vasútnál rugalmasabb autóbusz-közlekedést is maga mögé utasította.²³

Az utóbbi időkben a helyi/kistérségi jelentőségű „falusi vicinálisokon” kívül már néhány távolsági vonalat is kiiktattak a személyközlekedési hálózatból. A vasúttársaságnak ez a lépése a nehéz gazdasági helyzetében gyors eredménnyel kecsegtető megoldások kétségbeesett keresése közbeni elvakultságnak tekinthető. Ezek közé tartozik az ország délke-

leti részén Ukrajna felől bejövő és majdnem Krakkóig tartó széles nyomtávú (az 1990-es évek végéig még nemzetközi forgalmat is hordozó) vonal, amelyet ma már csak alkalmi teherszállításra vesznek igénybe (4. ábra).

4. ábra. Lengyelországi vasútvonalak, amelyeken 1991 és 2002 között megszűnt a személyszállítás



Jelmagyarázat: 1 széles nyomtávú, 2 – normál nyomtávú, 3 – keskeny nyomtávú pályák.

Forrás: Taylor, 2006

Mindezek következtében korunkban Lengyelországban már csak feleannyi személyszállító vonat közlekedik, mint a jóval kisebb csehországi hálózaton és egynolcadannyi, mint a kisebb területű Németországban. Az egy lakosra jutó vonattal történő utazások száma Lengyelországban 6 alá csökkent, azaz 3-4-szer kevesebbszer szállnak a lengyelek vonatra, mint a csehek, a magyarok és a németek. A vasúti személyszállítás vonalai ugyan a nyugati régiókban ritkultak meg a legnagyobb mértékben, azonban a lakosságnak a keleti elmaradottabb térségeken okoztak igazán súlyos gondokat a megszüntetések – még ha számszerűen kevesebb vonalon is történtek. A nagyvárosok környéki és városegységekbeni elővárosi kötőpályás közlekedéssel szemben (melyek változatlanul az ingázók rendelkezésére álltak) a ritkán lakott periferikus területeken alacsony jövedelemből élő (munkanélküliek, inaktívak, tan- és egészségügyi intézeteket rendszeresen látogatni kénytelenek – mozgássérültek, tanulók, idősek, munkát keresők stb.) erősen ráutaltak a közösségi közlekedésre.²⁴ A vasút nélküli – a rosszul szervezett és gyakran hiányos, rendszertelen buszközlekedés által súlyosbított – helyzetben a szórt településeken élő lakosság nagy része kénytelen volt

a reális anyagi erejét meghaladó erőfeszítést tenni. A közösségi közlekedés kárvallottjai – más alapvető szükségleteik rovására – olcsóbb (többnyire használt) gépkocsit vásároltak.

Bár a kormányzat szervezeti változtatásokkal (a térségi helyi erők, gazdasági szereplők bevonásával létrehozott, elvileg hatékonyabban működtethető regionális vasúttársaságok szervezésével, az IC-hálózat kiterjesztésével és néhány fővonal korszerűsítésével stb.) is igyekszik megállítani a vasút válságát az Európai Unió direktíváinak megfelelően, de érdemi kedvező változás mégsem következett be.²⁵

3. A délszlávok konglomerátum állama, Jugoszlávia kihívásai a vasúthálózat integrációjára

Az évezredes történelme során bekövetkezett többszöri felosztása ellenére hosszú időszakokon keresztül az európai porondon már létező Lengyelországgal szemben a Balkánon az első világháború után egy olyan mesterséges államalakulat jött létre, melynek túlnyomóan azonos vagy hasonló nyelvű etnikai csoport, a délszlávok által lakott hét területi szegmensből négy az Osztrák–Magyar Monarchia részét/tartozékát képezte.²⁶

3.1. A részhálózatok fő orientációs irányai 1918 előtt

A gazdasági-kulturális fejlettségbeli különbségek az SHS (Szerb-Horvát-Szlovén) Királyságban, illetve a későbbi Jugoszláviában még nagyobbak voltak, mint az 1920-as években a nascens állapotban levő Lengyelországon belül. Az egyes entitások vasúthálózatai viszont inkább csak sűrűségükben, mint műszaki paramétereikben/használati értékükben mutattak összefüggést az általános fejlettségükkel a tranzitszerepet is betöltő nemzetközi fővonalainak köszönhetően. Az egymáshoz csak kevés helyen kapcsolódó részhálózatok az építésük idején érvényesülő eltérő érdekeket megjelenítve orientációjukban is különböztek egymástól:

- a Magyar Szentkoronához tartozó Horvátország két (É–D csapású) fő közlekedési tengelyét a Budapest–Zágráb–Fiume és a Pécs–Eszék–Brod irányú képezte (mely utóbbi Sarajevóig egyben Bosznia számára is az első számú magisztrálét jelentette a Kárpát-medence/Európa eléréséhez);
- az Ausztriához tartozó (ám többségében szlovén népességű) Krajna számára a Bécs–Trieszt vonalnak volt különleges jelentősége.
- Bácskát és a Szerémséget a [Budapest–] Szabadka–Újvidék–Zimony („Keleti-vasút” északi szakasza szelte át.
- Szerbia és Macedónia fő tengelye pedig a Belgrád–Nis– [Thesszaloniki/Isztambul] Morava–Vardar/Nisava vasút volt.²⁷

3.2. A forgalomáramlás irányában bekövetkezett változások és a részhálózatok összekapcsolását szolgáló hálózatkiegészítések

A korábbiakhoz képest az új szintetikus államban (melynek kelet felé kiszélesedő, szabálytalan háromszöghöz hasonlítható területe nagyságát tekintve Nagy-Britanniával összehasonlítható) szembeötlő változások történtek a forgalomáramlás irányok szerinti intenzitása tekintetében. Amíg

- az első világháború előtt (a későbbi jugoszláv állam területét alapul véve) az ÉK–DNy irány volt a meghatározó a Bécs–Trieszt, Budapest–Zágráb–Fiume és a Nagyvárad–Fiume vonalak eredőjeként;

- az 1930-as évekre a fő irány mintegy 90 fokkal elfordult és *ÉNy-DK-ibe váltott át*. Ennek az államalakulat északi régióit összefűző, meghatározó jelentőségű forgalom-áramlási folyosónak a fő táplálói az általa összekötött nagyvárosok (Maribor/Ljubljana, Zágráb és Belgrád), illetve a magasabb fejlettségi szintet elért Észak-Szlovénia és Szlavónia, azaz a Száva, a Dráva és a Duna menti területek voltak. Belgrád után a folyosó dél felé fordult Morava-völgyi szakaszán a forgalom már erősen apadt, majd Niš után (részben a két irányú szétágazásnak is betudhatóan) gyenge volt.

3.3. Jugoszláviának a nemzetközi közlekedési térbe illeszkedése érdekében végzett fővonalfejlesztések

A 20. század eleji Szerbiához képest többszörösen nagyobb területű Jugoszlávia vasút-földrajzi helyzete főként a sűrűbb vasúthálózattal rendelkező Kárpát-medence és a Keleti-Alpok felé terjeszkedéssel vált (a vasúti határátkelőhelyek számának alakulásában is megnyilatkozóan) kedvezőbbé.²⁸

A délszláv állami vasút számára a fő feladatot a nemzetközi kötelezettségek alapján az átmenő forgalom elfogadható gyorsaságának és zavartalanságának biztosítása, valamint a szomszédos országok hálózatával való csatlakozások kiépítése jelentette. Az egykori Osztrák–Magyar Monarchiával szemben, amely mindig is ellenezte a közvetlen tranzitot a déli térségein keresztül, Jugoszlávia számára a kötelezettség teljesítésén túl egyben *politikai tökélet is jelentett a tranzit*. E szempont világosan megmutatkozott a Simplon Orient expressznek a Magyarországról már az 1920-as években történt átvonzásában, dacolva az akkor még nagyon gyenge pálya-infrastruktúrából adódó nehézségekkel. E klasszikus transzkontinentális vonat vonalának fő ága Szlavónia felől jövet Belgrádon, Nišen és Szófián keresztül Isztambulba (illetve Athénbe), míg a kiágazása Bukarestbe tartott.²⁹

A megváltozott nagytérégi forgalmi viszonyokhoz való alkalmazkodásként, az új államterület átjárhatóságának biztosítása érdekében elsősorban a Közép- és Délkelet-Európa közötti tranzitforgalmat hordozó nemzetközi fővonalláncot kellett kialakítani. Mivel korábban Zágráb–Belgrád fővonal nem létezett, több régi mellékvonal egységes pályalánccá integrálásának feladatát kellett megoldani kapacitásbővítő átépítésekkel. A meglevő szakaszok „fővonallasításával” és új pályák közbeiktatásával létrejött ÉNy–DK irányú magsztrálé legfontosabb szakaszait (Novska és Belgrád, Vinkovci és Dalja között, majd később teljes hosszban) a kapacitás növelése érdekében két vágánypárral láttak el.

Az orientációs szerkezet változtatásának azonban vesztesei és nyertesei egyaránt lettek. A régi fővonalak egy része az új államhatár általi átvágásuk miatt mellékvonallá degradálódott (mint pl. az Ausztriába átszolgáló Maribor–Bleiburg–Francenfeite vonal). Gyakoribb volt azonban, hogy egyes mellékvonalak fővonallakká, sőt nemzetközi vonallakká léptek elő. Ezek közé tartozott a Dugo Selo–Novska szakasz, amely Zágráb–Belgrád viszonylatban teremtett alternatívát a déli (korábban Sziszekén át kialakított) vonallal szemben. A nyugati folytatása pedig a szlovéniai Zidani Mostot érintve szolgálta az Olaszország és Ausztria felé irányuló közlekedést.³⁰

Az időközben túlterhelt Zágráb–Belgrád főtengely tehermentesítése, illetve a nyugati kapcsolatok javítása érdekében sürgetővé vált egy második fővonal kialakítása a Drávával szinte párhuzamosan. E Maribor–Slatina–Varasd–Kapronca–Verőce–Našice–Eszék irányú fővonalat a meglevő gyenge felépítményű mellékvonalak rekonstrukciójával és a hiányzó szakaszok megépítésével tervezték létrehozni.³¹ E koncepció jegyében került sor 1937-ben a Verőcét Kaproncával összekötő pálya megépítésére 1937-ben (5. ábra), azonban sem a háború kitöréséig (1941), sem 1945 után nem valósult meg a fővonal-alternatíva.

3.4. A jugoszláv tagállamok közötti és azokon belüli új összeköttetések

Az SHS Királyság létrejöttékor az erősen szegmentált vasúthálózaton a meglehetősen kaotikus szolgáltatások kedvezőtlen hatásaitól a többszöri útmegszakításra, átszállásra kényszerített személyközlekedés és a többszöri átrakásra, illetve a végállomások közötti közúti fuvarozásra kényszerült teheráru-szállítás egyaránt szenvedett. A pályák gyakran nem érték el a tagországok határait, vagy a nyomtávkülönbségek voltak akadályai a közlekedés folyamatosságának.³²

A délszláv államalakulatot mind a gazdasági érdekei, mind a belpolitikai helyzete (a szeparatizmus általi fenyegetettsége) már létrejöttétől kezdve arra kényszerítette, hogy a parciális/regionális érdekekkel szemben a föderáció általános érdekei alapján a közlekedési hálózat szervezettebbé tételével erősítse az államterületen belüli kohéziót és tárja fel az alig megközelíthető területeket. E célok megvalósítása érdekében tett fejlesztések nyomán a két világháború között a jugoszláv vasúthálózati bővítmény elérte az ezer km-t. E teljesítmény mértékét mi sem érzékelteti jobban, mint az a tény, hogy Európában *csak a területileg sokszorta nagyobb Szovjetunió előzte meg a vasútépítések hosszában a délszlávok új államát.*³³ A hálózatbővítő pályaeépítések a közlekedés- és politikai földrajzi motivációi szerinti térségi szerepük alapján három csoportba sorolhatók.

5. ábra. A két világháború között épült vasutak a Balkánon



Forrás: Jordan (1986) térképéről szerkesztette a szerző

- Az *első csoportba* a tagországok közötti új összekötő vasutak tartoztak, melyek (5. ábra) nélkül esély sem lett volna a délszláv állam politikai, katonai és gazdasági céljainak megfelelő hálózat kialakítására. Közülük a legfontosabbak
 - a Krajnát (Szlovéniát) Horvátországgal és
 - a boszniai és szerbiai keskeny nyomtávú hálózatokat összekötő új szakaszok létesítése, továbbá

- a Dalmáciát a zágráb–fiumei fővonalba bekötő Lika vasút és
- a bolgár határ közeléből egészen Dubrovnikig tartó (normál és keskeny nyomtávú szakaszokból összetevődő) pályalánc befejezése, valamint
- a vajdasági és szerbiai hálózati összeköttetés alternatívájaként a pancsovai Duna-híd megépítése.³⁴
- Az új vasutak további csoportjába tartozók közös jellemzője, hogy *1918 előtt is ugyanahhoz az államhoz tartozó régiók között* épültek. Mint pl.
 - a történelmi Magyarországhoz tartozó Bánát és Bácska közötti második vasúti Tisza-híd a csatlakozó pályákkal,
 - Ó-Szerbiában a hadiipar fellegvárát, Kragujevácot a már akkor is politikai szempontból érzékeny Koszovóval összekötő, a Morava–Vardar nemzetközi korridort a tranzitszállításokban is tehermentesíteni képes rövidebb Ibor-völgyi vasút³⁵ stb.
- Nem kevés új vasút kifejezetten *gazdasági célokat* volt hivatva szolgálni. A kormányzat a területileg módosult szerkezetben allokálódó gazdaság szállítási igényeit is kielégítő (belföldi) új vonalak építését, valamint a meglevő vonalak frekvenciát szakszainak a szállítási kapacitás rekonstrukcióval való növelését szorgalmazta. Egyre inkább a hálózatfejlesztés központi programjává lépett elő az államalakulat belső területeiről és északi régióiból az ugyancsak fejlesztett tengeri kikötőkbe vezető megfelelő szállítóképességű vaspályák megépítése,
 - részben Jugoszlávia külkereskedelmének fellendítése,
 - de egyben a tengerpart és az ahhoz közeli régiók (pl. Hercegovina) élelmiszerellátásának hazai (főként vajdasági) termékekkel való biztosításával – az Olaszországból és tengerentúli termelőktől való beszerzések lehető legnagyobb mértékű kiváltása érdekében.
- Az inkább csak *intraregionális* jelentőségű (azaz egy adott régió belüli kapcsolatok javítását szolgáló) rövidebb vasutakat gazdasági és katonai megfontolásokból hozták létre. (Mint pl. Macedónia hegyvidékén az első világháborúban épült utánpótlás-kisvasutak polgárosítása és betagolása a Szkopje–Ohrid keskeny nyomtávú pályába, továbbá az észak-görögországi Florinából átszolgáló nemzetközi mellékvonal folytatása a bolgár határ felé. (Az utóbbit – politikai okok miatt – nem sikerült befejezni.³⁶

3.5. A jugoszlávai vasúthálózat 1945 utáni fejlesztésének kikötőkre irányultsága

Jugoszlávia határai a második világháború után Lengyelországhoz képest keveset változtak, miután csupán Isztriával bővült (az átmenetileg hozzá tartozó Trieszt Olaszországhoz lett).

Az ország legkülönbözőbb régióiban évtizedekig tartó iparosítás számos (az új bányákat, ipartelepeket kiszolgáló) kiegészítő pályával (túlnyomóan szárnyvasúttal) gyarapította a hálózatot (6. ábra). Főként Bosznia-Hercegovinában, Macedóniában, de más térségekben is nem kis feladatot jelentett a nemcsak teheráru, hanem személyszállításra is használt (esetenként akár 100 km-nél is hosszabb) anakronisztikussá vált keskeny nyomtávú vasutak átépítése normál nyomtávúra a műszakilag interoperábilis és folyamatos üzemelésű közlekedés lehetőségét megteremtve. A „*normálvágányúsítás*” egyik legnagyobb kedvezményezettje az európai rangú kultúr-turisztikai központ, Dubrovnik lett, amely Belgrádból, de Eszék–Szarajevó felől is jóval könnyebben elérhetővé vált.³⁷

6. ábra. A második világháború után 1985-ig épült vasutak



Forrás: Jordan (1986) térképe alapján szerkesztette a szerző

Mindezekon felül a szocialista érában a jugoszláv vasúthálózat fejlesztésének közép-pontjába a *fővárost* (és ezzel az ország északi részét) a montenegrói *Bar kikötőjével összekötő* gazdasági, politikai és katonapolitikai szempontból egyaránt *stratégiai jelentőségű* a rendkívül nehéz terepet hatalmas és igen drága műtárgyak (hidak, 254 alagút, viaduktok) sokaságával legyőzni képes vasút létrehozása került. Szerepének megértéséhez tudni kell, hogy az 1930-as évekbeli jugoszláv kiviteLTúlsúlyos tengeri külkereskedelemben a kikötők közül még Split volt vezető pozícióban (1934-ben 36%-os részesedéssel), melyet az Olaszországhoz csatolt Fiume elővárosi kikötője (a Jugoszláviából vasúton csak Ausztrián keresztül elérhető) Sušak követett a forgalom tömegét tekintve, de kisebb arányban Sibenik, Zadar, sőt Dubrovnik kikötője is részt vett az árukivitelben és -behozatalban.³⁸

Ugyan a jugoszláv föderációt alkotó tagországok és etnikumok elvileg azonos jogokkal rendelkeztek, a tényleges diktatórikus hatalom gyakorlásában a történelmi „magterület” Szerbia befolyása aránytalanul erősen érvényesült. A többségben levő szerb tábornokok már az 1950-es évektől elfogadhatatlannak tartották, hogy a Szerbia a távoli dalmáciai, valamint a Jugoszláviához csatolt isztriai kikötőkön (főként a nagy múltú Fiumén és az újdonsült szlovén Koperen) keresztül volt kénytelen kereskedni. Ezért döntöttek a horvátoknál és a szlovénoknál megbízhatóbb és közelebbi montenegróiak tengerpartjára vezető vasút mellett. (Ezzel a tengeri fegyverkereskedelem „illetéktelenek” általi észlelése éppen úgy kiküszöbölhetőnek látszott, mint Jugoszlávia szétesésével előálló helyzetben a dalmát és még távolabbi kikötők elvesztése, vagy legalábbis használatuk feltételeinek (a teljesíthetlenségig elfajuló megnehezülése).³⁹

A Belgrádot az albán határ közelében felfejlesztett Bar kikötővel összekötő, a szerb gazdaság/külkereskedelem önállóságát és egyben a centralista politikát szolgáló pályaláncnak még további három szerepet szántak:⁴⁰

- tárjon fel további gazdag ásványkincs-telepeket, erdőterületeket, segítse elő az igen nehezen elérhető déli hegyvidéki térségek modernizációját;
- Szerbia (ezen belül a politikai központ, Belgrád) lakossága közvetlen vonatokkal utazhasson a klimatikus szempontból legkedvezőbb és legközelebbi hazai tengerparti üdülőhelyekre; továbbá
- a rendkívül kedvezőtlen terepadottságok miatt a horribilis összegbe kerülő beruházás egy részének megtérülése érdekében vonzzon magához jól fizető (a Kárpát-medencebeli, esetleg távolabbi országok által keltett) teheráru-tranzitforgalmat.⁴¹

Miután kizárólag a Világbank által nyújtott kölcsönből, illetve az államkasszából nem volt biztosítható a méregdrága beruházás, ezért lakossági és vállalati kölcsönből sikerült befejezni az építkezést 1976-ban.⁴²

A Belgrád–Bar vasúti magisztrálé a működése során a belföldi és az északi külföldi destinációk által keltett átmenő forgalom mellett *az albán és jugoszláv hálózatok összekötése után*, 1986-tól *Albánia számára képletesen az Európával összekötő „köldökszinór” szerepét* is kellett, hogy játssza (annak ellenére, hogy meglehetősen feszült volt a viszony a két szomszédos ország között) az Albánia által keltett tranzitforgalommal. – E „politikai vasút” arra is lehetőséget adott, hogy Montenegró belső területeinek gazdaságát a horvát dél-dalmáciai partok helyett az immár szerb befolyás alatt álló montenegrói part felé orientálja. Ennek érdekében a föderatív kormányzat megszüntette az egykori montenegrói fővárosból, Nikšićből és más hegyvidéki városokból a Dubrovnik felé tartó keskeny nyomtávú pályákat, miközben Nikšićből Titográdig (Podgornicáig), a bari fővonal állomásáig normál nyomtávú szárnyvonal épült. E mozzanat is csupán az egyik jellemzője volt a Szerbia és Montenegró tagköztársaságok közötti különlegesen erős politikai kapcsolatnak, mely a legnyilvánvalóbb a „Szerbia–Montenegró” elnevezésű 2003 és 2006 közötti államalakulat létezésében nyilvánult meg.

3.6. A mellékvonal-hálózat drasztikus „amputációja”

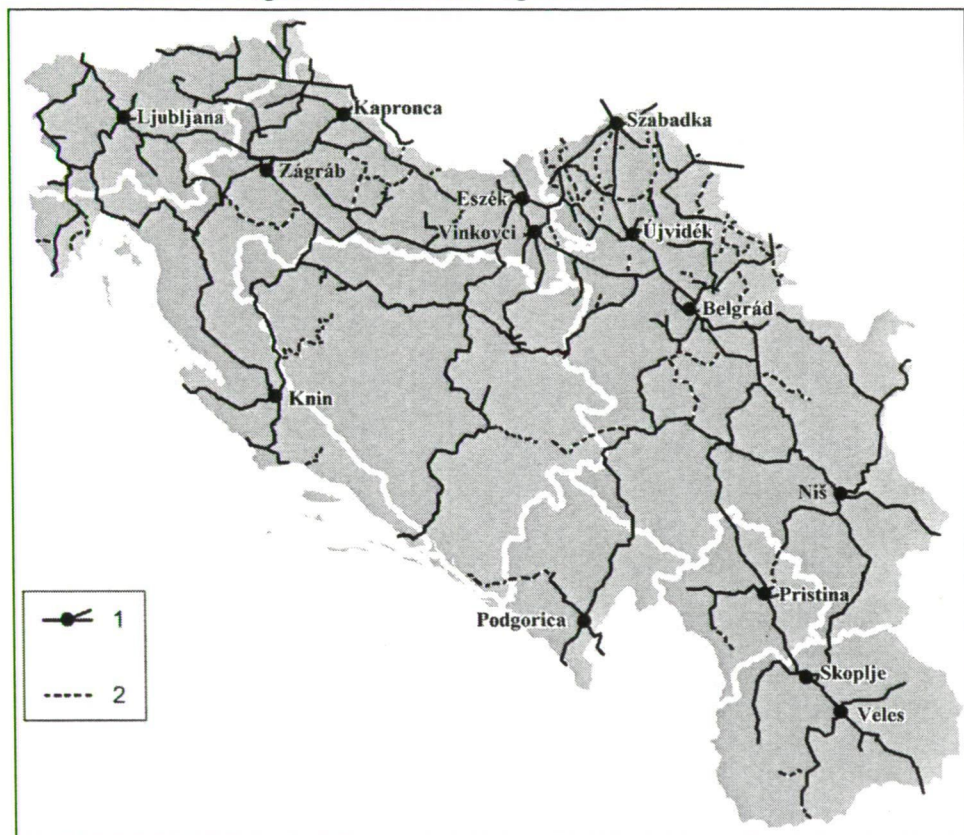
A moszkovita blokkon kívüli, sajátosan szocialista Jugoszláviában *a gazdaságpolitika bizonyos mértékig figyelembe vette a piaci viszonyokat*, ezért a veszteséges tevékenységek felszámolásával igyekezett az államháztartás súlyos gondjain enyhíteni. Így került sor számos (kritikusan kis forgalmú) vasúti mellékvonal szanálására az 1960-as évektől. Jobb esetben csupán a személyszállítás szűnt meg, és az egyre inkább alkalmivá váló teherszállítási szolgáltatások még egy ideig folytak, de a legtöbb esetben a kijelölt vicinálisok üzemele véget ért. Nem egy mellékvonalon a síneket is felszedték.

Legnagyobb számban Jugoszlávia északi, legfejlettebb régióit érintette a hálózatamputáció, ahol a lakosság jövedelme a legmagasabb volt és ahonnan a legtöbb Európában dolgozó vendégmunkás származott. Ezek tömegével hoztak be személyautókat és kisteherautókat, melyek a legtöbb családtagjuknak is jóval kedvezőbb utazási, kisebb tételes szállítási lehetőséget biztosított, mint a lepusztult vasúthálózat. A jugoszláv utódállamokban a politikai-gazdasági krízis (és részben a polgárháború) következtében az 1990–2000-es évtizedekben tovább ritkult a mellékvonal-állomány. (Az újabb megszüntetési hullám ugyan érintette a Vajdaságot és Szlavóniát is, de számottevő volt Ó-Szerbiában, Bosznia-Hercegovinában, Macedóniában.)

A Vajdaságban a nemzetközi fővonalakon (Kelebia–Szabadka–Újvidék–[Belgrád], Szabadka–Zenta–Kikinda–Temesvár, Temesvár–Vršac–Belgrád) kívül jószerével csupán a legjelentősebb városok közötti összeköttetések (Szabadka–Zombor, Zombor–Újvidék) maradtak meg. Csomópontszerepéből Zombor veszített a legtöbbet, Újvidék viszont meg-

őrizte ebbéli szerepét (7. ábra). A tartományi székhely bácskai vonzáskörzetében ugyan megmaradtak a pályák, azonban a szabadkai fővonal kivételével oly mértékben lepusztultak, hogy a városba bejárók többsége az autóbustól részesíti előnyben.

7. ábra. A Jugoszlávia területén végbement vasúthálózat-ritkítás



Jelmagyarázat: 1 – a még üzemelő vasúti fő- és mellékvonalak, 2 – a felszámolt, illetve csak (alkalmi) teherszállításra használt vasutak, melyeken megszűnt a személyszállítás

Forrás: Kovács Áron szerkesztette az *openstreet* térkép adatai alapján, a térkép adatai elérhető a <http://download.geofabrik.de/europe.html> oldalon (letöltési idő: 2014. 09. 20.)

Horvátországban a vasúthálózat fokozatos zsugorodásának mértéke némileg elmaradt a vajdaságitól és főként a szlavóniai szárnyvonalakon szűnt meg a forgalom. A hálózattal két ponton korábban csatlakozó megszüntetett összekötő vonalak közül a leghosszabb a Drávát délről kísérő Eszék–Belisce–Moslovina–Naskovci viszonylatú volt.⁴³

3.7. A délszláv háború következményei és az önállóvá vált posztjugoszláv országok közötti vasúti kapcsolatok problémái

A szerb vezetésű Jugoszláv Néphadsereg és a krajnai szerb alakulatok Horvátország ellen folytatott polgárháborúja súlyos károkat idézett elő a közlekedési infrastruktúrában is. A kelet felől egészen Eszékiig eszkalálódó harcok nyomán még az ottani repülőtér is használhatatlanná vált. A PEN-korridor részét alkotó Belgrad–Zágráb nemzetközi vasúti fővonalon és gyorsforgalmi úton megszűnt a forgalom, és a tranzit Románia, illetve Magyarország felé terelődött. Azonban még a horvátországi belföldi távolsági forgalom is leállt az

Eszék–Zágráb fővonal Pakrác térségében 1993 augusztusában történt átvágása után és a Zágráb–Fiume vonal forgalmát is veszélyeztették a szerb csapatok, melyeket csak Karlovac előtt sikerült megállítani (8. ábra). Továbbá a Krajna felőli szerb támadás következtében megszűnt a közlekedés a teljes Lika és Una vasúton, valamint Zágrábtól D-re a Karlovac–Sisak vonalon. – Horvátországban összességében 1100 km hosszú vasúti pálya és másfélszáz állomás vált használhatatlanná – a vasutakban keletkezett háborús kár elérte a 120 millió USD-t.

8. ábra. A horvátországi vasúthálózat a délszláv háború idején, 1993 augusztusában



Jelmagyarázat: 1 – egyvágányú, 2 – kétvágányú, 3 – villamosított, 4 – nem üzemelő pályák, 5 – a szerb hadsereg által megszállt terület

Forrás: Litterscheid 1994

A polgárháború a horvátországihoz hasonló nagyságrendű károkat okozott *Bosznia-Hercegovinában* is, különösen a Szlavóniával összekötő nagy Száva-hidak megsemmisítésével. Az 1995 végén kezdődő (jobbra a nagyobb gazdasági jelentőségű fővonalakra szorító) újjáépítés oroszánrészt az IFOR olasz alakulatai végezték. A Száva közeli Sunjától déli irányban Kninig tartó Una-völgyi vasutat ugyan műszakilag helyreállították, azonban teljes hosszban még sem közlekednek rajta vonatok, mert e pálya többször keresztezi a horvát–bosnyák határt.

A NATO 1999. évi beavatkozása során a szerbiai közlekedési hálózat legérzékenyebb pontjai (főként csomópontok és hidak elleni, a magyar határt is megközelítő légi csapások további 100 millió USD összegű kárral súlyosbították a posztjugoszláv infrastruktúrát.

Miközben a háború során erősen megsérült pályák közül néhány helyreállításáról gazdaságtalanságuk miatt az illetékes vasúttársaságok lemondtak, még a használható fővonalakon is *rosszabbodtak a nemzetközi* (főként Dél-Kelet- és Nyugat-Európa közötti) *tranzitszállítások feltételei*, részben az államhatárok többszöröződésével is növekvő eljutási idő, részben a posztjugoszláv országok közötti pályakapcsolatok elégtelensége okán. A számos anomália közül a legnehezebben felszámolható a horvátországi összefüggő vasúthálózat és az Isztriai-félszigeten levő izolálódott vasúti szakaszok közötti összeköttetés hiánya, ami arra kényszeríti a horvát vasúttársaságot, hogy pályahasználati díj fejében szlovéniai kerülőlével működtesse a vasúti forgalmat. A Fiume és Pula közötti közvetlen összeköttetést lehetővé tevő 23 km hosszú új vasút, a részét alkotó 14,4 km hosszú Čicaria-alagúttal⁴⁴ azonban még mindig nem készült el.

Összefoglalás

Európa nyugati felével ellentétben, ahol az 1920-as években véget ért a vasútkorszak (az erős versenytárs, a közúti gépjármű-közlekedés térnyerése folytán már alig növekedett a vasúthálózat), a vizsgált két kelet-közép-európai országban a különleges körülmények folytán mintegy fél évszázaddal tovább tartott. Kelet-Közép-Európa területének első világháború utáni politikai indíttatású újratagolása jobbra korábban „idegen” entitások etnikai (és más) szempontú egyesítésével ment végbe. Az új szintetikus államokon belüli, a kohéziót szolgáló integrációs folyamatok alapvetően a történelmi előzmények és földrajzi adottságok okán Lengyelországban és Jugoszláviában igényelték leginkább az egységes közlekedéshálózat megvalósítását új (távoli tengeri kikötőkbe tartó, az egyes országrészeket összekötő, az új határokon keresztül a szomszédokkal való összeköttetést – és egyben a tranzitot –, nagy ipartelepek hálózatba kötését szolgáló, valamint katonai-stratégiai megfontolásokból nélkülözhetetlennek tartott) vasútvonalak építését, továbbá a gazdasági és társadalmi igények orientációjának újrastrukturálódásához igazodó pályák nagy kapacitású fővonalakká történő rekonstrukcióját.

A monolit igazgatási struktúrájú Lengyel Köztársaság területe 1945-ben nyugati irányban diszlokálódott, viszont az idővel föderációs berendezkedésűvé váló Jugoszlávia területe 1945-ben csak kissé módosult, ezért itt a két világháború közötti hálózatra építő kontinuitás volt a fejlesztés jellemzője.

Paradox módon a hálózatépítés korábbi kivételesen erős folyamata az 1960-as évektől a visszájára éppen a vizsgált két országban fordult az Európa keleti felében példa nélküli gyorsaságú és méretű (részben a sajátos gazdaságpolitikára, részben a háborús károokra visszavezethető és – különösen Lengyelországban – az érintett vidékeken társadalmi feszültségeket keltő) hálózatcsökkentésekkel.

Némileg sarkítva: az európai trendhez képest megkésve Lengyelországban a nemzeti állam felépítésének és erősítésének, míg Jugoszláviában egy vegyes nemzetiségű, középhatalmi ambíciókkal rendelkező balkáni föderáció életképes működésének volt hathatós eszköze a minden esetben az országhatárokon belüli összetartást is erősíteni hivatott vasút. Bár a közúti gépjármű-közlekedés versenye a vasúttal szemben Csehszlovákiában volt a legerősebb és a vasút az 1970/80-as évektől a Kelet-Balkánon is vesztesre állt, a keményen diktatórikus országokban a hatalmas veszteség ellenére az ortodox gazdaságpolitika még a rendszerváltás után is egy ideig konzerválta a vasúthálózatot. Ezzel szemben Lengyelországban és Jugoszláviában a piacgazdasági szemléletnek helyet adó gazdaságpolitika a lakosság ellenállásával szemben is felvállalta a vasúthálózat drasztikus megritkítását a kisforgalmú, erősen veszteséges mellékvonalak megszüntetésével.

JEGYZETEK

1. Erdősi F. (2005): A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja (Balkán Füzetek, 3.), 124 p.
2. Erdősi F. (2006a): A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében I. rész. – Közlekedéstudományi Szemle, 56. 2. 42–52. p.; Erdősi F. (2006b): A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében II. rész. – Közlekedéstudományi Szemle, 56. 3. 94–103. p.
3. Erdősi F. (2000): A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig. (OKTK) Országosan Kiemelt Tudományos Kutatási Alap – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
4. Lijewski, T. (1977): Geografia Transportu Polski. Warszawa, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
5. Erdősi F. (1998): A kelet-európai közlekedés kihívásai. In: Petrétei J. (szerk.): Emlékkönyv Bihari Ottó egyetemi tanár születésének 80. évfordulójára. Studia Invidica Auctoritate Universitatis Pécs Publicata 122. Pécs, Pécsi Tudományegyetem – MTA RKK Dunántúli Tudományos Intézete.
6. Erdősi F. (2010): A Balkán közlekedése. In: Horváth Gy.–Hajdú Z. (szerk.): Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban. (Régiók Európája 4.) Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 410–430. p.
7. Bissaga (1938).
8. Horvát (2013).
9. Erdősi (2010): i. m.
10. Pieroth, E. (2000): Transportkorridor Paris–Berlin–Warschau–Minsk–Moskau. Ein wirkungsvoller Beitrag zur Verbesserung der Struktur. – DVZ, április 7.
11. Howkins, T. J. (1996): Railway geography and the demarcation of Poland's borders 1918–1930. – Journal of Transport Geography 4. (4), 287–299. p.
12. Lijewski (1977): i. m.
13. Howkins, T. J. (1999): The adjustment of international rail passenger services to new state boundaries – the Eastern Marchlands of Europe 1918–1939. – Journal of Transport Geography 7. (2), 147–158. p.
14. Taylor, Z. (2008): The dismantling and removal of railway lines by Soviet Red Army troops on present day Polish territory, 1944–1948. – Journal of Transport Geography, 3. 217–228. p.
15. Taylor, Z. (1998): Polish transport policy: An evaluation of the 1994/5 white Paper. – Journal of Transport Geography, 3. 227–236. p.
16. Lijewski (1977): i. m.
17. Erdősi (2006): i. m.
18. Zamkowska, S. (1991): Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984. Wyższa Szkoła Inżynierska im. K. Pułaskiego, Zeszyty Naukowe, Transport, vol. 10. Radom.
19. Erdősi (2010): i. m.
20. Grzelakowski, A. (1994): Maßnahmen und Ziele der polnischen Verkehrspolitik. Der Staat spielt auch künftig noch eine große Rolle. – DVZ, szeptember 6.
21. Taylor, Z. (2003): The contraction of the Railway Network in Poland, 1911–2002. – Geograficky Casopis, 4. 291–307. p.
22. Taylor, Z. (2006): Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences. – Journal of Transport Geography, 2. 135–151. p.
23. Łaskiewicz, R. (2006): Polnische Eisenbahnen im fünften Jahr der Personenverkehrsreform. – Internationales Verkehrswesen, 5. 216–219. p.
24. Holtvágányon a lengyel vasút. – Hírhozó, 2003/2. 13 p.
25. Erdősi (2010): i. m.
26. Erdősi (2006): i. m.; Erdősi F. (2007a): A politika szerepe a Balkán közlekedésében. In: Glatz F. (szerk.): A Balkán és Magyarország. Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Budapest, MTA

- Társadalomkutató Központ, Európa Intézet, 343–356. p. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. I. Rendszerváltozás: piacgazdaság, társadalom, politika).
27. Erdősi, F. (2007b): The direction of development in Trans-European traffic axes and its impact on the spatial structure of the Balkans. In: Glatz, F. (ed.): The European Union, the Balkan Region and Hungary. Budapest, Europa Institut, Social Research Center of HAS, 121–134. p. (Begegnungen. Schriftenreihe des Europa Institutes Budapest, 27.)
 28. Erdősi, F. (2008): The role of politics in the transport of the Balkans. In: Glatz, F. (ed.): The European Union, the Balkan Region and Hungary. Vol. 2. Budapest: Europa Institut, Social Research Center of HAS, 115–128. p. (Begegnungen. Schriftenreihe des Europa Institutes Budapest, 28.)
 29. Erdősi F. (2001): Retesz vagy átjáró? A balkáni tranzit közlekedés. In: Tóth J.–Pap N. (szerk.): II. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. [Az átalakuló Balkán politikai földrajzi kérdései] – Pécs, PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, 102–120. p.
 30. Erdősi (2007b): i. m.
 31. Jordan, P. (1995): Grundzüge der Raumstruktur Kroatiens. – Österreichische Osthefte, 2. 273–309. p.
 32. Martin, F. (1937): Eisenbahngeographie Jugoslaviens. – Triltsch, Würzburg.
 33. Erdősi, F. (2011a): Transport in the Balkans. In: Horváth Gy.–Hajdú Z. (eds.): Regional Transformation Processes in the Western Balkan Countries. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, 427–446. p.
 34. Imrédy K. (1943): Hazánk és a Balkán vasúti összeköttetése. [Balkán Füzetek 10. füzet. Szerk.: Dr. Baross Drucker György] Budapest, Magyar Külügyi Társaság Balkán Bizottsága.
 35. Vásárhelyi B. (1934): Jugoszlávia vasúti politikája. – Budapest, Lloyd Társulat.
 36. Jordan, P.–Lukan, W. (1998): Makedonien. – Österreichische Osthefte. 479 p.
 37. Erdősi, F. (2011b): A few thoughts about transport of the Western Balkans: Western Balkans in the global and European transport space. CESS MAGAZINE, 18–21. p.
 38. Stražičić, N. (1995): Rijeka-Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. – Österreichische Osthefte, 2. 365–373. p.
 39. Schlagadern der Wirtschaft. Eisenbahnen europäischer sozialistischer Länder. Berlin, 1975. Transpress.
 40. Kolaric, V. (1980): Neue Eisenbahnstrecke Beograd–Bar. – Sterne, Wien.
 41. Berger, L. (2002): Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final Report. Agence Francaise de Developpement European Conference of Ministers of Transport.
 42. Baumgartner, J. P. (1976): Les grands ouvrages réalisés au projetés pour ameliorer les liaisons provisoires internationales. UIC, Paris, février.
 43. Jordan 1986 térképe alapján.
 44. Weber (2002).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Baumgartner, J. P. (1976): Les grands ouvrages réalisés au projetés pour ameliorer les liaisons provisoires internationales. UIC, Paris, février.
- Berger, L. (2002): Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final Report. Agence Francaise de Developpement European Conference of Ministers of Transport.
- Erdősi F. (1998): A kelet-európai közlekedés kihívásai. In: Petrétei J. (szerk.): Emlékkönyv Bihari Ottó egyetemi tanár születésének 80. évfordulójára. Studia Invidica Auctoritate Universitatis Pécs Publicata 122. Pécs, Pécsi Tudományegyetem – MTA RKK Dunántúli Tudományos Intézete.
- Erdősi F. (2000): A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig. (OKTK) Országosan Kiemelt Tudományos Kutatási Alap – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.

- Erdősi F. (2001): Retesz vagy átjáró? A balkáni tranzit közlekedés. In: Tóth J.–Pap N. (szerk.): II. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. [Az átalakuló Balkán politikai földrajzi kérdései] – Pécs, PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, 102–120. p.
- Erdősi F. (2005): A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja (Balkán Füzetek, 3.), 124 p.
- Erdősi F. (2006a): A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében I. rész. – *Közlekedéstudományi Szemle*, 56. 2. 42–52. p.
- Erdősi F. (2006b): A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében II. rész. – *Közlekedéstudományi Szemle*, 56. 3. 94–103. p.
- Erdősi F. (2007a): A politika szerepe a Balkán közlekedésében. In: Glatz F. (szerk.): A Balkán és Magyarország. Váltás a külpolitikai gondolkodásban? Budapest, MTA Társadalomkutató Központ, Európa Intézet, 343–356. p. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. I. Rendszerváltozás: piacgazdaság, társadalom, politika)
- Erdősi, F. (2007b): The direction of development in Trans-European traffic axes and its impact on the spatial structure of the Balkans. In: Glatz, F. (ed.): The European Union, the Balkan Region and Hungary. Budapest, Europa Institut, Social Research Center of HAS, 121–134. p. (Begegnungen. Schriftenreihe des Europa Institutes Budapest, 27.)
- Erdősi, F. (2008): The role of politics in the transport of the Balkans. In: Glatz, F. (ed.): The European Union, the Balkan Region and Hungary. Vol. 2. Budapest: Europa Institut, Social Research Center of HAS, 115–128. p. (Begegnungen. Schriftenreihe des Europa Institutes Budapest, 28.)
- Erdősi F. (2009): Kelet-Európa közlekedése. Budapest–Pécs, Dialóg Campus.
- Erdősi F. (2010): A Balkán közlekedése. In: Horváth Gy.–Hajdú Z. (szerk.): Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országaiban. (Régiók Európája 4.) Pécs, MTA Regionális Kutatások Központja, 410–430. p.
- Erdősi F. (2010): A Visegrádi országok vasúti közlekedése – Lengyelország, Csehország és Szlovákia. Budapest, MÁV Zrt. Vezérgazgatósága.
- Erdősi, F. (2011a): Transport in the Balkans. In: Horváth Gy.–Hajdú Z. (eds.): Regional Transformation Processes in the Western Balkan Countries. Pécs, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Sciences, 427–446. p.
- Erdősi, F. (2011b): A few thoughts about transport of the Western Balkans: Western Balkans in the global and European transport space. *CESS MAGAZINE*, 18–21. p.
- Erdősi F. (2013): Közlekedés. In: Hajdú Z.–Nagy I. (szerk.): Dél-Pannónia. (A Kárpát-medence régiói, 13.) Pécs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Dialóg Campus Kiadó, 347–387. p.
- Grzelakowski, A. (1994): Maßnahmen und Ziele der polnischen Verkehrspolitik. Der Staat spielt auch künftig noch eine große Rolle. – *DVZ*, szeptember 6.
- Holtvágányon a lengyel vasút. – *Hírhozó*, 2003/2. 13 p.
- Howkins, T. J. (1996): Railway geography and the demarcation of Poland's borders 1918–1930. – *Journal of Transport Geography* 4. (4), 287–299. p.
- Howkins, T. J. (1999): The adjustment of international rail passenger services to new state boundaries – the Eastern Marchlands of Europe 1918–1939. – *Journal of Transport Geography* 7. (2), 147–158. p.
- Imrédy K. (1943): Hazánk és a Balkán vasúti összeköttetése. [Balkán Füzetek 10. füzet. Szerk.: Dr. Baross Drucker György] Budapest, Magyar Külügyi Társaság Balkán Bizottsága.
- Jordan, P. (1995): Grundzüge der Raumstruktur Kroatiens. – *Österreichische Osthefte*, 2. 273–309. p.
- Jordan, P.–Lukan, W. (1998): Makedonien. – *Österreichische Osthefte*. 479 p.
- Kolaric, V. (1980): Neue Eisenbahnstrecke Beograd-Bar. – *Sterne*, Wien.
- Łaskiewicz, R. (2006): Polnische Eisenbahnen im fünften Jahr der Personenverkehrsreform. – *Internationales Verkehrswesen*, 5. 216–219. p.
- Lijewski, T. (1977): *Geografia Transportu Polski*. Warszawa, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Martin, F. (1937): *Eisenbahngeographie Jugoslaviens*. – Triltsch, Würzburg.

- Pieroth, E. (2000): Transportkorridor Paris–Berlin–Warschau–Minsk–Moskau. Ein wirkungsvoller Beitrag zur Verbesserung der Struktur. – DVZ, április 7.
- Schlagadern der Wirtschaft. Eisenbahnen europäischer sozialistischer Länder. Berlin, 1975. Transpress.
- Stražičič, N. (1995): Rijeka-Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. – Österreichische Osthefte, 2. 365–373. p.
- Taylor, Z. (1998): Polish transport policy: An evaluation of the 1994/5 white Paper. – Journal of Transport Geography, 3. 227–236. p.
- Taylor, Z. (2003): The contraction of the Railway Network in Poland, 1911–2002. – Geograficky Casopis, 4. 291–307. p.
- Taylor, Z. (2006): Railway closures to passenger traffic in Poland and their social consequences. – Journal of Transport Geography, 2. 135–151. p.
- Taylor, Z. (2008): The dismantling and removal of railway lines by Soviet Red Army troops on present day Polish territory, 1944–1948. – Journal of Transport Geography, 3. 217–228. p.
- Vásárhelyi B. (1934): Jugoszlávia vasúti politikája. – Budapest, Lloyd Társulat.
- Zamkowska, S. (1991): Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984. Wyższa Szkoła Inżynierska im. K. Pułaskiego, Zeszyty Naukowe, Transport, vol. 10. Radom.